Comisión Especial Río de la Plata,
Frente Marítimo y Antártida
S/C

Versión Taquigráfica N° 286 de 2015

COMISIÓN ADMINISTRADORA DEL RÍO DE LA PLATA

Visita

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 5 de noviembre de 2015

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Juan José Olaizola.

MIEMBROS: Señores Representantes Gabriel Gianoli, Pablo González, Nelson Larzábal, Ope Pasquet, Jorge Pozzi y Carlos Varela Nestier.

INVITADOS: Por la delegación uruguaya de la Comisión Administradora del Río de la Plata: doctor Felipe Raúl Michellini Delle Piane, Presidente; Capitán de Navío (R) José Eduardo Aguiñaga Corbo, delegado; doctor Juan Curbelo, delegado; doctor Alfredo Escafati, contador Hugo Caussade, y señores Enrique García y Walter Souto.

Por el Ministerio de Relaciones Exteriores: Embajador César Ferrer Burle, Director General del Área para Asuntos de Frontera, Limítrofes y Marítimos y señor Jorge Seré, director de Asuntos Institucionales.

SECRETARIA: Señora Beatriz Méndez.

PROSECRETARIO: Señor Eduardo Sánchez.

SEÑOR PRESIDENTE (Juan José Olaizola).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión Especial del Río de la Plata, Frente Marítimo y Antártida tiene el agrado de recibir a una delegación del Ministerio de Relaciones Exteriores integrada por el embajador César Ferrer Burlé, Director General del Área para Asuntos de Frontera, Limítrofes y Marítimos y por Jorge Seré, Director de Asuntos Institucionales. También recibimos hoy una visita que teníamos prevista y que se nos atrasó por el tratamiento del presupuesto en la Cámara de Diputados a la Delegación uruguaya de la Comisión Administradora del Río de la Plata integrada por el doctor Felipe Raúl Michelini Delle Piane, presidente; por el capitán de navío (R) José Eduardo Aguiñaga Corbo, delegado; por el doctor Juan Curbelo, delegado; por el doctor Alfredo Scafati, por el contador Hugo Caussade; por el señor Enrique García y por el señor Walter Souto.

Esta comisión empezó sus sesiones con especial interés en recibir a los principales actores que tienen injerencia en su área de actividad, a efectos de obtener información de primera mano y tener un intercambio permanente, tanto con las comisiones binacionales como con los distintos actores del sector público y privado que se manifiestan y tienen distintas competencias, tanto en el área del Río de la Plata, como del Frente Marítimo y la Antártida, en lo que corresponde a nuestro país.

Tiene la palabra el señor Felipe Michelini.

SEÑOR MICHELINI (Felipe).- En primer lugar, la delegación uruguaya ante la Comisión Administradora del Río de la Plata agradece mucho la invitación formulada por esta Comisión Especial del Río de la Plata, Frente Marítimo y Antártida.

Para nosotros es de especial relevancia tener la oportunidad de hacer un informe sobre el cumplimiento de nuestros trabajos en dicha delegación. Además, resaltamos el respaldo que hemos tenido en nuestra tarea por parte del señor ministro de Relaciones Exteriores, doctor Rodolfo Nin Novoa y que, en esta instancia en concreto, se ejemplifica con la presencia del embajador Ferrer, que está a cargo de una dirección recientemente creada, que cubre el espacio del cometido de la delegación uruguaya ante la CARP.

A su vez, también queremos resaltar que para nosotros es muy importante poder abordar este tema, no desde la patología, no desde la excepcionalidad ni desde el conflicto, sino desde una lógica proyectiva que identifica un espacio institucional de suma importancia para el país, En la medida en que, además, es de los espacios institucionales comprendidos dentro de lo que deberían ser políticas de Estado, quiero resaltar también la presencia de toda la delegación, pero especialmente del doctor Juan Curbelo, que ha sido designado a propuesta del Partido Nacional.

En ese sentido, creemos que ambas cosas, es decir, ser recibido por esta comisión, no desde el conflicto sino desde la proyección de lo que tiene que ser nuestro trabajo en el marco de la construcción de una política de Estado, justifican nuestra presencia.

La delegación uruguaya ante la Comisión Administradora del Río de la Plata fue designada en el mes de marzo y se completó su integración en mayo. Quiero dejar constancia de la ausencia de la doctora Silvia Izquierdo y del capitán Pablo de Marco, que por razones de salud no nos pueden acompañar en este momento. Asimismo, quisiera resaltar la construcción de las políticas de Estado sobre un principal objetivo que ha guiado nuestro esfuerzo en todos estos meses. El primero es garantizar la navegabilidad del Río de la Plata, que haga que sea funcional al desarrollo productivo del país. Nos parece que ese fue el punto central de nuestra gestión, partiendo la base de que la comisión es, efectivamente, administradora, y la delegación tiene que colaborar y coadyuvar a que esta cumpla esa función. Hay otras funciones que son accesorias. En ese sentido, nosotros trabajamos para la agenda de la Comisión Administradora del Río de la Plata, que es una agenda construida binacionalmente, con una ritualidad y una burocracia propia a un organismo de estas características. Esto que les estoy mostrando es el orden del día de una sesión de la Comisión Administradora del Río de la Plata, porque una delegación presenta un tema, se recibe, se deja constancia, se traslada a la otra delegación y se piden informes. Hay toda una serie de rituales importantes, porque se va dejando constancia de esa tarea.

El objetivo principal fue garantizar la navegabilidad del Río de la Plata, porque se estaba en una situación compleja. Cuando nos referimos a la navegabilidad del Río de la Plata, estamos hablando, fundamentalmente, de la navegabilidad del acceso al canal Martín García -por cierto, pasando por el canal de Punta del Indio-, pero ese es el elemento principal, sin perjuicio de que hay otros aspectos.

En el momento en que la empresa Riovía dejó de encargarse del dragado del canal Martín García, la Comisión Administradora del Río de la Plata entró en una situación muy compleja, en el marco de las complejas relaciones que tenemos con la República Argentina. No puede encapsularse el relacionamiento de la Comisión Administradora del Río de la Plata como si fuera una relación con un país distinto a la República Argentina.

Nuestro esfuerzo como delegación es priorizar y limpiar de la mesa de negociaciones diversos asuntos que pueden ser, eventualmente, conflictivos, a los efectos de centrarnos en nuestro principal objetivo, que es garantizar la navegabilidad del Río de la Plata. Y garantizar la navegabilidad del Río suponía implementar, a

la mayor brevedad posible, el dragado de recuperación del canal Martín García, que se inició a partir de febrero de este año, pero necesitábamos, obviamente, pasar todas las etapas de un proceso de licitación internacional.

Los señores diputados saben que todo proceso de licitación competitivo es complejo, porque enfrenta a distintos operadores que, además, tienen mucho músculo en la esfera internacional -son empresas importantes- y porque, además, cada decisión tiene que ser compartida. Por lo tanto, si había posibilidad de obstaculizar la concreción de este llamado, se podía hacer en todas las etapas previas. Por ejemplo, se podía decir: "Este papel no me gusta; la cara del señor tampoco; debería presentarse de otra forma, etcétera". Cualquier detalle objetado por una parte de la Comisión Administradora del Río de la Plata podía bloquear -además, son temas opinables- primero la adjudicación de la licitación y, posteriormente, la firma del contrato. Esa fue nuestra principal preocupación y limpiamos todo lo que pudimos el resto de los ítems que estaban arriba de la mesa, sea porque concedimos cuando consideramos que tal o cual solución o petición de la República Argentina no era trascendente para el Uruguay; sea porque encontramos soluciones alternativas; sea porque generamos espacios para discutir de mejor manera, pero siempre desde el punto de vista que para nosotros era esencial: adjudicar el contrato y firmarlo. Una vez adjudicada la licitación, eso ya era una cierta garantía porque, una vez firmada, la CARP ya podía incurrir en responsabilidad internacional por incumplimiento de una norma contractual o precontractual. Desandar un camino después de que se asigna y se notifica, ya resulta más difícil, pero lo cierto es que necesitábamos, aparte de asignar la licitación, como se hizo, firmar el contrato.

Con mucha satisfacción firmamos el contrato y ya estamos a punto de comenzar el dragado efectivo. Todos los pasos previos son complejos: el tipo de draga que se va a contratar y que pondrá la empresa -que tiene que estar de acuerdo al pliego de licitación-, el personal, los seguros, las batimetrías y los estudios previos. Todo eso tiene una cierta complejidad. Cuando uno dice que firmamos el contrato, parece sencillo, pero se tienen que haber cumplido todos esos pasos. El segundo aspecto en el que pusimos especial preocupación es en identificar a la Comisión Administradora del Río de la Plata como un órgano de especial jerarquía y, por lo tanto, prestigiarlo al máximo posible. Esa definición significa también prestigiar y darle a la delegación uruguaya la máxima jerarquía posible, desde los espacios físicos que ocupa, el régimen de trabajo, la disposición de medios y los relacionamientos institucionales. Entre otras cosas, esta presencia que está acá va claramente en esa dirección, en el marco también de la construcción, en la medida de lo posible, de una política de Estado. En ese sentido, hemos hecho una distribución de tareas entre los distintos integrantes de la delegación uruguaya, sea para tener permanentemente informado a todo el espectro del sistema político de todos los partidos con representación parlamentaria o a todos los jerarcas de la Administración respecto de en qué está el ítem CARP.

A veces, muchos de los problemas surgen porque uno da por sentado que la información existe, que las cosas se saben, cuando en realidad, en el mapa del Estado, lo difícil es estar en el radar. Por lo tanto, hemos desarrollado una política, no de relaciones públicas para darnos importancia nosotros sino porque consideramos que es central que cuando surge una noticia, sea buena o adversa, la persona que la lee tenga la oportunidad de escuchar de primera mano las informaciones o de saber a quién recurrir. Por tanto, estamos en permanente información con todos los jerarcas de la Administración y todos los integrantes del sistema político, y si hubiese alguna duda, cualquiera de los delegados estamos en condiciones de responder, pues hemos hecho un trabajo en el sentido de que la información no está reservada sino que es propiedad del país.

El tercer punto que quiero plantear tiene que ver con que hemos intentado desarrollar buenas prácticas administrativas, de fortalecimiento de la delegación. Como saben, la Presidencia es rotativa. El año que viene la va a ejercer Uruguay. Queremos seguir dándole una fortaleza a la delegación uruguaya de la Comisión que le permita ejercer precisamente la Presidencia, lo que no es menor. Esta no es una mera cuestión simbólica, más teniendo presente que la subsede de Buenos Aires es el corazón administrativo y si uno no está allí, no tiene presencia física, no tiene un seguimiento permanente de los asuntos, termina decidiendo algún otro, que será el embajador a cargo de la delegación argentina, un funcionario de jerarquía o un funcionario sin jerarquía, pero las cosas las termina decidiendo alguien y no estamos dispuestos a renunciar a cumplir nuestras responsabilidades en la materia.

También quiero hablar sobre cuál es el estado de situación estratégico. Me parece que es lo que a ustedes más les importa, pero precisaba hacer esta presentación en nombre de la delegación.

El Uruguay, como todos sabemos, necesita un shock de infraestructura. Muchas veces la infraestructura no se ve y es muy costosa, más en materia de ríos o marítima; tiene un altísimo costo. El solo hecho de movilizar un buque, de mantenerlo, de tener personal a cargo tiene costos y tiene una escala. Y como nota al pie quiero decir que Uruguay no tiene necesariamente una cultura de cara al río, a la actividad marítima. Es un elemento, en el mejor de los casos, anecdótico al desarrollo cultural del país. Estamos mirando otras cosas, no necesariamente menos importantes, pero lo relativo a la materia de puertos, de navegación, de transporte marítimo, siempre termina siendo una cuestión marginal, a pesar de que, como Estado, tenemos una dependencia del puerto y de nuestras vías marítimas fundamental.

Entonces, en ese sentido, la situación es la siguiente. La propuesta de la delegación uruguaya es ir en la línea de garantizar la navegabilidad del canal Martín García sobre la base de licitaciones internacionales que convoquen a los máximos operadores en clave de competencia para garantizar el mantenimiento -ahora estamos haciendo la recuperación- y, eventualmente, la profundización del canal.

Creemos que es una definición el objetivo y el medio. Consideramos que la CARP es administradora, no es dragadora; no tiene capacidades ni jurídicas ni operativas para llevar por sí esta tarea y que ni el Estado argentino ni el uruguayo, ni los dos en conjunto lo pueden hacer en una escala. Comprenderán que este no es un tema de principios ni de promover o no economías solidarias o alternativas. En mi caso no tengo ninguna dificultad en hacerlo, pero claramente el dragado no es un rubro en el que podamos tener competitividad alguna. Basta con pensar en los montos que cuesta comprar o alquilar y mantener una draga, para saber que no está en las capacidades para el Río de la Plata. Podrá ser competitivo para otras instancias probablemente de menor tamaño, de menor tenor, pero este no es el caso. Por lo tanto, se lo hemos expresado de todas formas a la delegación argentina y creo que vamos en la buena senda en el sentido de que ellos también se están convenciendo de que la mejor forma es hacer estos llamados competitivos y transparentes de adjudicación de ese tipo de obras. Estamos pensando en una asignación de tres años, más dos de prórroga eventual.

Al mismo tiempo, pensamos tener las capacidades de la administración del río. Que no podamos hacer el dragado no quiere decir que no podamos supervisar en materia del tránsito y tráfico en el río, el cobro del peaje, tener estudios y un seguimiento sobre la sustentabilidad ambiental y calidad de las aguas, el contralor del río. Una cosa es que asumamos que no podemos hacer el dragado y otra, tercerizar todo el río y desentendernos. Nosotros, al contrario, decimos que tenemos que entender en lo relativo al río y su administración, que tenemos un marco jurídico soñado para hacerlo, producto de determinadas circunstancias históricas. Imagínense lo que hubiera sido si no hubiese existido el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo en momentos de la turbulencia en la relación con la República Argentina. Las posiciones históricas de la República Argentina era que poníamos el dedo gordo en la playa Pocitos o en la playa Ramírez y estábamos en jurisdicción argentina.

Por otra parte, nos ajustamos estrictamente a la letra y al fin del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo. La Comisión no va a flexibilizar un milímetro porque si lo hacemos, después el país no tendrá capacidad ni autoridad moral de exigir a la República Argentina que haga exactamente lo mismo. Por lo tanto, hemos establecido criterios y en algunas oportunidades hemos tenido que decir que tal cosa así no se puede hacer y se tiene que encauzar por determinado camino.

Como ustedes saben, muchas veces, hay urgencias, se reciben presiones del sector empresarial y surge la necesidad de concretar determinadas metas para poder lograr otras cosas. Por supuesto, todo eso lo entendemos, pero las cosas deben hacerse de manera que el país obtenga las mayores garantías en cuanto a que el Río de la Plata sea un elemento de unión y no de división entre la República Argentina y la República Oriental del Uruguay.

Entonces, con esa perspectiva, hemos ido ganando cierto terreno, tanto en Uruguay como en la República Argentina. Por lo tanto, si algunas situaciones están fuera del Tratado o se hace interpretación claramente caprichosa de ellas, no las vamos a acompañar. Por supuesto, podemos ser flexibles, ya que no hacemos una interpretación pie de letrista de esta norma ni de ninguna, pero entendemos que hay extremos y que algunas cosas no son opinables, sino que se actúa con capricho y arbitrariedad. Sin duda, nosotros nos oponemos a eso, y así lo hemos dejado establecido.

Hasta ahora -veremos si en el futuro mantiene esa posición-, la República Argentina ha insistido fuertemente en la construcción del Canal Magdalena a fin de obtener una salida alternativa al mar; actualmente, utiliza el

Canal Punta del Indio para la entrada y salida del Puerto de Buenos Aires. Por supuesto, nosotros fuimos muy estrictos en el cumplimiento de todos los pasos, pero lo cierto es que en el mes de enero se cierra un plazo y la República Argentina podrá construir dicho canal, si es que así lo dispone. En realidad, hasta que no culmine el plazo, nuestro país puede dejar establecido -tal como dispone el Tratado- que pretende que el canal se construya en igualdad de condiciones. Esto quiere decir que Uruguay tendrá los mismos derechos y obligaciones y que también recibirá dinero e inversiones.

Nosotros expresamos nuestra intención de diversas formas, pero la decisión, naturalmente, la debe tomar el país, ya que la Comisión Administradora no lo puede hacer. Por supuesto, esto fue informado, en tiempo y forma, al Canciller Nin Novoa, al Ministro de Transporte y Obras Públicas y al Ministerio de Economía y Finanzas.

Por supuesto, sin perjuicio de ello, también hay oportunidades para ver la agenda. En realidad, nosotros queremos una solución duradera y permanente para el mantenimiento y profundización del Canal Martín García; ese es un objetivo central. Además, si se construye el Canal Magdalena y Uruguay no participa, queremos tener una participación efectiva en el tramo del Canal Punta del Indio a fin de garantizar nuestro acceso a Buenos Aires y al Canal Martín García.

Para Uruguay, es estratégico tener una mayor apertura y acceso al Puerto de Montevideo. En ese sentido, la Administración Nacional de Puertos está trabajando para presentar a Argentina, como corresponde, todos los recaudos, a fin de que dicho país pueda emitir una opinión de acuerdo al Tratado. En realidad, estamos tomando estas previsiones porque si se aumenta determinada parte se produce una introducción en aguas comunes, lo que afectaría el uso y la administración del río. Además, en términos de las eventuales trazas alternativas en el Canal Martín García, nosotros sostenemos que no son sustitutivas del Canal. Por lo tanto, desde esa perspectiva, aunque estamos de acuerdo con que es mejor tener más vías navegables, consideramos que todas deben ser efectivamente navegables.

Por último, estamos convencidos de que Uruguay debe llevar la antorcha en la protección medioambiental del Río de la Plata, no solo por sus recursos vivos, sino porque para nuestro país es fundamental conservar el río en las mejores condiciones ambientales. En realidad, lo que queremos es que este recurso posibilite un verdadero desarrollo sostenible, ya que no sería bueno que se convirtiera en una catástrofe desde el punto de vista ambiental por desidia, negligencia o abuso.

Sin duda, Uruguay tiene mucho para hacer en materia de medio ambiente, al igual que todos los países del planeta. Además, nosotros no vemos esto como una situación vergonzosa, sino como un debe para con nuestros ciudadanos. Asimismo, consideramos que velar por el Río de la Plata constituye una contribución a la región y al conjunto del continente.

A continuación, si el señor presidente lo permite, quisiera cederle la palabra al doctor Juan Curbelo.

SEÑOR CURBELO (Juan).- En primer lugar, quiero decir que suscribo todo lo que se ha manifestado.

Sin duda, es muy importante la construcción de políticas de Estado, como así también generar un clima en el que estén incorporados los partidos oficialistas y los partidos de la oposición; en esa línea estamos trabajando en la Comisión Administradora del Río de la Plata.

En ese sentido, debo reconocer que, en gran medida, eso ha sido posible debido a la amplitud y la capacidad que tuvo el presidente de la comisión, el doctor Felipe Michelini, para generar instancias de construcción de políticas comunes.

Por otro lado, desde que asumimos intentamos llevar adelante una negociación por objetivos. En ese sentido, la CARP tuvo claro desde el inicio que el elemento central era suscribir, cuanto antes, el contrato de recuperación del Canal Martín García. Sin duda, para nosotros esto era absolutamente fundamental, considerando lo que establece el Tratado del Río de la Plata en cuanto a mantener y preservar las condiciones de navegabilidad.

Además, la visión del país y nuestro objetivo es optimizar al máximo los recursos que se poseen y obtener el canal, tal como lo teníamos hasta el momento de la firma del contrato. Como dije, ahora lo vamos a recuperar

y estará en condiciones óptimas para la economía nacional y regional. Es claro que esto va a impactar en la zona del Puerto de Nuevo Palmira,y por eso era necesaria la firma de ese contrato. En realidad, por esa razón nosotros decidimos que ese era el objetivo principal.

En realidad, trabajamos con mucha fuerza y dedicación para lograrlo y por ello dejamos de lado algunas otras decisiones, ya que, como dije, nuestro objetivo principal era obtener la firma del contrato del dragado de recuperación del Canal Martín García.

Asimismo, en la negociación con Argentina logramos que se analizara la posibilidad de recuperar y ampliar el Puerto de Punta Pereira. Para nosotros era muy importante; necesitábamos la aprobación del Gobierno argentino y en las últimas semanas también lo logramos. Entonces, se notificó a la empresa que en diciembre empezaría la obra de la ampliación del Puerto de Punta Pereira; de esta manera, la producción de la papelera Montes del Plata mejorará.

Así, en este semestre, la delegación uruguaya de la Comisión Administradora del Río de la Plata logró definir las prioridades. Reitero que en este trabajo se empeñó mucho esfuerzo y es muy importante destacar el estricto ajuste a las normas jurídicas. La delegación uruguaya negoció con un criterio estrictamente jurídico y a los países más pequeños esto les genera la posibilidad de encuadrar las negociaciones en un estricto sentido técnico. Así se está trabajando en el seno de la comisión.

Como decía el doctor Michelini, es claro que las decisiones deben tomarse por consenso, pero muchas veces, las prioridades no son las mismas y en ese plano de la negociación diplomática era necesario generar un orden de prioridades, enfocándonos hacia lo que era importante resolver.

Aquí también se mencionaron las cuestiones medioambientales. Es primordial no generar la sensación sino la decisión de que no es necesario que otros nos propongan una agenda política en cuestiones de medioambiente; para nosotros, ocupa el primer lugar de negociación. Para la delegación uruguaya, la defensa del medio ambiente es prioritaria y queremos que se discuta en la Comisión Administradora del Río de la Plata.

Firmamos el contrato de recuperación del canal Martín García y ahora vamos por una negociación para su mantenimiento y profundización.

Y respecto al canal Magdalena, en los próximos meses, Uruguay tendrá que tomar una decisión. A fines de enero se nos vence el plazo de ciento ochenta días establecido en el Tratado del Río de la Plata y Uruguay tendrá que definir si participa o no en la posible construcción de este canal propuesta por la República Argentina. Como esto tiene incidencias desde todo punto de vista, estamos trabajando profesionalmente evaluando la mejor opción para Uruguay. Reitero, hay un plazo perentorio en el que la delegación uruguaya tendrá que fijar posición respecto a la propuesta de Argentina.

SEÑOR AGUIÑAGA (José).- Los comentarios referidos han sido por demás amplios y explicativos de la situación.

Integro la Comisión Administradora del Río de la Plata desde julio de 2005, pasé prácticamente por la gestión de tres Gobiernos y he visto diferentes situaciones. En esta oportunidad, la situación es más compleja que las anteriores, debido a que antes, de una forma u otra la empresa realizaba la tarea muy técnica y específica de dragado y simplemente lo que se necesitaba era una certificación y el análisis de que estábamos en condiciones de hacerlo.

Un canal no es ni más ni menos que una carretera en el agua que permite que los barcos pasen hacia arriba y hacia abajo. Cuando pasan hacia arriba, hacia los puertos, se cuenta con la ventaja de que van vacíos, no tienen calado y navegan en condiciones normales. Pero cuando el barco baja, ya cargó y precisa profundidades y al no tenerlas se corren varios riesgos, en especial en el canal Martín García, que siempre ha tenido la espada de Damocles de que en ciertos lugares hay roca de granito, especialmente, a la altura del Farallón y en Piedra Diamante, por el kilómetro 62 al 70, frente a Colonia.

Si tenemos un canal en condiciones, sin duda, los puertos se desarrollan; para que un barco suba y baje, es suficiente que lo haga a 32 pies al 0, para que tengan una idea, cerca de los 10 metros. En esta última etapa en

determinados ensayos de realizar los dragados mediante otro mecanismo, por diferentes circunstancias se perdió la condición de la bajada. Entonces, el canal Martín García permite subir barcos pero no bajarlos cargados. Por ejemplo, un barco cargado con veinte, treinta o cuarenta mil toneladas no puede ir por el canal Martín García, tiene que venir por el canal Mitre y por los canales argentinos. El tiempo que insume el camino de bajada entre un canal y otro es de dieciocho horas más y con un costo aproximado de US$ 40.000 por concepto de peajes, costos, practicajes, etcétera.

Sin duda, esa situación puso sobre la mesa un tema clave y fundamental para Uruguay como es recuperar las condiciones de diseño que permitan que los puertos del litoral uruguayo sigan desarrollándose. Estamos en esa tarea y creo que a corto plazo se logrará el objetivo, alcanzando las mismas condiciones que supimos tener y dando la garantía a todos los barcos porque los puertos uruguayos y en especial el canal Martín García son rutas confiables.

Para un navegante, la confiabilidad en la profundidad y navegar con seguridad es clave. Normalmente, los capitanes no arriesgamos mucho los barcos debido a los costos, tanto de vidas humanas como materiales, pero los prácticos arriesgan menos y sin duda buscan la facilidad y van por otro lado. En la ecuación económica no importa cuánto se pierde y cuánto se gana. Por eso creo que estamos en el camino indicado. Calculo que en febrero o marzo podríamos recuperar todos los canales. Considero que todos los contratos que se perdieron de una forma u otra por las bajadas se van a recuperar porque estamos dando una señal segura, con responsabilidad.

Luego, con un sentido más amplio y ambicioso, veremos si podemos mantener el canal a 34 pies. Debemos recordar que cada pie equivale a unas 3.000 toneladas más o menos. Si agregamos 2 pies se podría hablar de 6.000 toneladas de carga. Si decimos que la tonelada cuesta US$ 5.000, son US$ 30.000 en los costos de los fletes. Ahí vienen las ecuaciones económicas y los intereses de los armadores, de los transportadores y, sobre todo, el desarrollo de los puertos.

SEÑOR PASQUET (Ope).- Comparto los criterios rectores de la acción de la delegación uruguaya ante la Comisión Administradora del Río de la Plata.

En primer lugar, me parece muy positiva la claridad de objetivos que quedó de manifiesto. Es fundamental saber exactamente qué es lo que se busca con la acción que se desarrolla. Como muy bien lo dijo el señor presidente, el gran objetivo es asegurar la navegabilidad del Río de la Plata, algo que luego se aplica en particular al canal Martín García.

En segundo término, aplaudo con entusiasmo el criterio rector que señaló el señor presidente -y todos los miembros de la delegación que hicieron uso de la palabra- en el sentido de que la delegación uruguaya va a actuar conforme a derecho, ajustándose a la normativa convencional que rige el Río de la Plata, la navegación en él, etcétera. Ese es un criterio no solo para la delegación uruguaya ante la CARP, sino para la política exterior del Uruguay; el señor canciller fue muy claro en ese sentido desde que asumió su cargo. Creo que estamos en el buen camino. Naturalmente, eso puede generar algún inconveniente, retraso o discrepancia, pero ese es el camino del Uruguay. Por lo tanto, me parece enormemente positivo que no solo haya claridad en los objetivos, sino en los procedimientos.

En tercer lugar, también me parece muy saludable el criterio práctico que ponía de manifiesto el señor presidente. A la Comisión Administradora no le corresponde actuar como una empresa de dragado; esa es otra tarea. También comparto que en el dragado del canal Martín García en cuanto a asegurar la navegabilidad del Río de la Plata, el país no gasta sino que invierte; está bien que así sea.

En los últimos tiempos se habló de la necesidad de llevar a 14 metros la profundidad del canal de acceso al puerto de Montevideo. Quiero saber si se está manejando el tema en el ámbito de la Comisión, qué perspectivas habría, etcétera. Planteo esto porque siempre se dice que nuestro puerto de aguas profundas no es otro que el de Montevideo y que habría que dragar el canal de acceso, etcétera.

Por otra parte, con respecto al medio ambiente -que fue muy bien señalado como una cuestión de importancia central en la que también se va a trabajar-, recuerdo que no hace mucho tiempo, alguien que fuera un alto funcionario diplomático de la República Argentina -creo que actualmente está retirado-, el embajador Estrada Oyuela -quien tuviera una actuación muy importante en el cuestionamiento de las obras de la planta de

Botnia, en su momento-, decía que el dragado en el puerto de Montevideo, en cuanto implicaba remoción de materiales contaminados, podría ser materia de atención de la Comisión Administradora del Río de la Plata porque se podrían violar disposiciones del tratado y que habría que conversar sobre el tema en los ámbitos correspondientes.

Siempre me quedó la inquietud -compartiendo la preocupación por el medio ambiente- de si nosotros no tendríamos que preocuparnos también por la contaminación del riachuelo, que tanto preocupa a la República Argentina desde finales del siglo XVIII. Mirando TN -para enterarnos de las novedades del proceso electoral argentino-, escuchaba a alguien que citaba alguna comunicación de cierto virrey que ya manifestaba preocupación por la contaminación del riachuelo a finales del siglo XVIII.

Entonces, quería sabe si este tema estaba en la agenda de la Comisión o por lo menos de la delegación uruguaya ante la CARP.

SEÑOR AGUIÑAGA (José).- Comparto que el puerto de Montevideo debe ser nuestro primer puerto de aguas profundas por su naturaleza y por sus condiciones, con las limitaciones propias de su diseño y el lugar. Todos sabemos que el país está realizando obras de profundización del canal de acceso.

Para poder entrar un barco de 13 o 14 metros son necesarias dos condiciones: que el canal lo permita y que los muelles también lo permitan; son dos condiciones sine qua non para poder operar un barco. Históricamente, nosotros teníamos el canal a 11,50 metros y en 1985 Uruguay realizó gestiones ante la Comisión Administradora del Río de la Plata a los efectos de prolongar el canal de acceso hasta el kilómetro 42. En aquel momento ya se había analizado que pasaba la isóbata de los 13 metros. Para los que no conocen del tema, la isóbata es una línea continuada de profundidades, donde vamos a encontrar esos 13 metros. No obstante, en este momento se está dragando a 12 metros y a 12,50 metros; ya tenemos muelles a 13,50 metros y a 14 metros, como los muelles C y D.

Debemos aclarar que, a pesar de que es un canal de jurisdicción exclusiva según las notas reversales, está en aguas de uso común. Por lo tanto, se están haciendo las gestiones correspondientes, de acuerdo con los artículos 17 al 22 del tratado. Sin duda, no va a haber ningún obstáculo para que se concrete esta iniciativa.

Cabe señalar que los 14 metros recién se obtienen en el kilómetro 54. Nosotros ya tenemos autorizado hasta el kilómetro 42 por la resolución de 1985 de la CARP; nos falta del kilómetro 42 al 54. La Administración Nacional de Puertos y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas están trabajando en muelles con esas condiciones para poder cumplir con los dos elementos que van a permitir la operativa.

Entendemos que en este período el puerto de Montevideo ya va a estar operando a 13 y 14 metros.

SEÑOR MICHELINI (Felipe).- Voy a referirme al tema medioambiental y el riachuelo.

Si uno abordara el tema ambiental del Río de la Plata, en realidad, debería hacerlo desde la cuenca. Las aguas que terminan en el Río de la Plata no respetan fronteras y los problemas medioambientales se arrastran desde muchos kilómetros.

En este sentido, hay un organismo especializado, que tiene sede en Argentina, y un convenio de coordinación de la cuenca del Río de la Plata que abarca hasta Bolivia. Para nosotros esto es estratégico porque también está vinculado con el acuífero Guaraní.

En segundo término, yendo a una cuestión más específica, hay una iniciativa a nivel país dirigida a conformar un grupo nacional de monitoreo del Río de la Plata, que tiene la complejidad de establecer coordinaciones en distintas áreas del Estado uruguayo, que tienen competencia directa sobre el río. Desde mi punto de vista, la dificultad más grande que tiene el Estado uruguayo es la capacidad de coordinar. La coordinación es la prueba del nueve de cualquier sector administrativo y de gestión porque se incorporan multiplicidad de factores, hasta de culturas administrativas diferentes.

La próxima semana habrá una reunión al más alto nivel entre los Ministerios de Relaciones Exteriores, Defensa Nacional, Transporte y Obras Públicas, Ganadería, Agricultura y Pesca y Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, a los efectos de impulsar este grupo de monitoreo nacional, lo cual será a largo

plazo. Hay que tener en cuenta que para conformar este grupo se necesita de técnicos calificados que lleva mucho tiempo formar, además de dinero para mantenerlos. Ahí hay un área de trabajo que no se ve, que tiene complejidades, en una población de reducido tamaño como es la nuestra. Brasil y Argentina no tienen dificultades en conseguir técnicos, por lo menos en la escala uruguaya.

En tercer lugar, no es que no se haya hecho nada. Lo peor al abordar un problema es pensar que nunca se hizo nada. Al contrario; se han hecho muchas cosas. Entre ellas, todo el monitoreo del Río de la Plata, a través de un convenio con Canadá, que se llamó Freplata, administrado por la Comisión Administradora del Río de la Plata. Se hizo un estudio muy detallado de ese informe, que está en posesión de la Comisión Administradora del Río de la Plata. Hay líneas importantes de investigación y de análisis que deben llevarse adelante.

En cuarto término, a nivel de la Comisión Administradora del Río de la Plata, hay una iniciativa promovida tanto por el secretario técnico como por el secretario administrativo, en coordinación con la Comisión Técnico Mixta del Frente Marítimo, a fin de conformar un grupo binacional de monitoreo del Río de la Plata y su frente marítimo.

Evidentemente, cuando uno habla del Riachuelo, de cómo controlar del otro lado, sea uno uruguayo o argentino, se introduce el elemento político, la vinculación con temas ajenos, específicamente al Río de la Plata. Traducido: UPM y el lío creado por su instalación y por el aumento de producción y, desde el punto de vista jurídico, el cumplimiento o no de la sentencia de la Corte Internacional de Justicia.

En primer lugar, yo creo que hay que actuar sin fundamentalismos, en el sentido de decir, poco menos, que al río no se lo puede tocar, que no se puede ir a la playa o que uno no puede bañarse o a instalar una sombrilla en la arena.

En segundo término, no podemos pensar que el otro siempre está equivocado, que nunca tiene razón.

Nosotros decimos que el río es uno solo y que, por lo tanto, los controles y las observaciones tienen que hacerse sobre la globalidad del río. Sería incomprensible sostener que una protección, un mejoramiento, un seguimiento del tema ambiental no considere los temas en la costa argentina o en la costa uruguaya, y que se pretenda hacer solamente un seguimiento de las aguas de uso común. Eso es absurdo.

Estamos intentando manejar esto en términos técnicos, que haya buenas coordinaciones y sintonía entre ellos. Por ejemplo, no es inocente decir que vamos a hacer el listado de las sustancias que queremos analizar y hacer el seguimiento. Esta es una cosa obvia… Bueno, nuestros técnicos nos dicen cuáles son las fundamentales y cuáles son las accesorias, y por supuesto que puede haber un espacio opinable. Intentamos no solo apegarnos a lo jurídico sino también a lo técnico, en el sentido de poder llevar esto a buen puerto, para utilizar terminología marítima.

SEÑOR POZZI (Jorge).- Suscribo la primera parte de la referencia del diputado Pasquet con respecto a la forma de trabajo de la comisión.

Lo único que me gustaría es que explicaran un poco más el tema del canal Magdalena. Me refiero a las afectaciones y a cómo sería esa probable participación de Uruguay en ese canal. Este es un tema que preocupa en muchos ámbitos, por lo que esta información sería un buen aporte para la comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de ceder la palabra a la delegación, quiero dar mi opinión.

En el mismo sentido que el diputado Pozzi, me gustaría hacer algunas consultas sobre ese tema. Si desean podemos suspender la toma de la versión taquigráfica, ya que quizás se maneje información reservada, y no queremos comprometer a la delegación que nos visita. En el mismo sentido que los dos diputados preopinantes, quiero señalar el beneplácito por la información que nos han brindado en el día de hoy, por el buen clima de trabajo que tiene la delegación uruguaya en la CARP. Creemos que es fundamental en este tipo de delegaciones, que tienen distintos tipos de componentes -partidarios y de origen técnico-, mantener el buen clima.

Pensamos que es sumamente positivo para Uruguay tener una política exterior de Estado en esta materia. Ha sido una tradición muy rica de Uruguay durante varias décadas. Creemos importante que se llegue a este tipo de acuerdos y consonancias en las políticas sectoriales. Celebramos este tipo de medidas y de actuaciones.

Quería decir eso a título personal, porque me parece muy importante. Además, para un país del tamaño de Uruguay, actuar apegado a los mecanismos de derecho internacional es fundamental, es nuestra fortaleza. En ese sentido, lo ha dejado claro la delegación que nos visita hoy. Han dejado de manifiesto que han actuado apegados a la norma, lo que nos alegra.

El canal Martín García es un instrumento fundamental para los intereses comerciales del Uruguay. Como bien decía el capitán Aguiñaga, es una carretera en el río. Para nosotros, por la producción que saca el puerto de Nueva Palmira, es básico, fundamental, mantenerlo en condiciones y con los niveles de dragados previstos. Por tanto, también estamos muy conformes con la gestión que se ha hecho relativa a llevar el dragado a treinta y dos pies y a estar tomando las medidas para tener una licitación en poco tiempo. De acuerdo con lo que han dicho hoy, se desprende que están pensando en ese sentido, es decir, en volver a tener un dragado por empresas especializadas. Nos parece fundamental para Uruguay tener una política clara en este sentido, así como contar con los instrumentos jurídicos adecuados y todos los mecanismos que lleven a que esto sea una solución de carácter permanente.

En cuanto a la realización del canal Magdalena, debo decir que ha sido un tema de preocupación cuando Argentina anunció esa posibilidad. No es una idea nueva y todos conocemos ya los perjuicios que pueden derivar para el Puerto de Montevideo de la realización de ese canal. También sabemos que Uruguay está trabajando en ese sentido -ustedes han adelantado algunas medidas- y que el mes de enero representa un cruce de caminos para nuestro país, porque en esa fecha deberá decidir si participa o no en la obra.

Por lo tanto, quisiéramos conocer, de primera mano, cuál es la posición de Uruguay respecto a la construcción de ese canal o, por lo menos, de cuál es la que se viene perfilando, en caso de que haya alguna decisión tomada al respecto.

Asimismo, ha trascendido que en caso de que se concretara la construcción del canal Magdalena, Argentina podría -lo digo en condicional: "podría"- desentenderse del dragado del canal Punta Indio, que para Uruguay es fundamental, por la unión del Puerto de Montevideo con el de Buenos Aires. Entonces, también nos gustaría saber cuál sería el costo anual del dragado del canal Punta Indio en caso de que Uruguay tuviera que hacerse cargo de ello, para no alargar la conexión entre los puertos de Montevideo y de Buenos Aires.

SEÑOR MICHELINI (Felipe).- Solicito que se suspenda la toma de la versión taquigráfica.

SEÑOR PRESIDENTE.- Así se procede.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

——Continúa la sesión.

Antes de finalizar quería plantear, en lo personal, porque todavía no tuvimos oportunidad de hablarlo con los compañeros de la comisión, que me parece interesante que pudiéramos visitar vuestra sede en Colonia y, en alguna embarcación de la CARP, el canal Martín García, ver las condiciones de valizamiento y toda la parte técnica. Reitero que es una iniciativa personal, no sé si mis compañeros la comparten…

(Apoyados)

——Se podría coordinar con ustedes una visita a esa sede y la navegación por el canal; creo que eso nos va a enriquecer a todos los aquí presentes que no tenemos esa experiencia -por lo menos, en lo personal; no sé si mis compañeros la tienen-, porque ver las cosas in situ siempre nos hace entender los problemas con más facilidad.

SEÑOR MICHELINI (Felipe).- Desde ya quería invitarlos a visitar la subsede en la ciudad de Colonia y los dos buques que tiene la comisión administradora en el muelle que, como experiencia, es más que valiosa. Además, queremos subir la apuesta en el sentido de realizar una visita a la isla Martín García,

a la sede principal de la Comisión Administradora del Río de la Plata. Probablemente el año que viene, que ejercerá la delegación uruguaya la presidencia, sea una buena oportunidad para hacerlo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la recepción que tuvo esta propuesta. Agradecemos también la visita de la delegación del Ministerio de Relaciones Exteriores y de la delegación uruguaya ante la Comisión Administradora del Río de la Plata y todo el cúmulo de información que nos brindaron. Aspiramos a que esta sea una primera visita y a tener un contacto fluido y permanente, máxime teniendo en cuenta los importantes temas que hay en la agenda y que ustedes hoy expusieron.

Muchas gracias y quedamos en contacto.

(Se retira de sala la delegación del Ministerio de Relaciones Exteriores y la delegación uruguaya ante la Comisión Administradora del Río de la Plata)

——A continuación queremos dar ingreso a una minuta de comunicación que fue repartida recién y que refiere a la creación de un ámbito de interacción y de cooperación permanente entre entidades públicas y privadas en aspectos vinculados a la plataforma continental y el frente marítimo. Esta propuesta fue realizada por el señor diputado Trobo y yo la acompañé. Como el diputado Trobo no se encuentra presente en el día de hoy, preferiría darle entrada formal y tratarla en la próxima reunión de la comisión; de esta manera el señor diputado podría brindarnos las explicaciones del caso y proceder a su tratamiento. (Apoyados)

SEÑOR POZZI (Jorge).- De acuerdo.

Por mi parte, quería plantear una inquietud.

Nosotros tuvimos en la comisión la visita en el mismo día de la Cámara de Armadores Pesqueros del Uruguay y de la Cámara de Industrias Pesqueras. Ellos hicieron una serie de planteos, algunos relacionados con la seguridad social.

También hubo planteos respecto a la zona de pesca que, por lo menos a mí y a algún compañero más, nos inquietan. Pero está corroborado por dificultades que plantearon también los sindicatos vinculados al sector que tienen problemas de diferentes tipos. Hay problemas que tienen que ver con la venta de pescado, con la baja del petróleo y con que la gente a la cual nosotros le vendemos pescado no tiene plata para pagarnos y, por lo tanto, el pescado no se vende, y otros relativos a la zona de pesca y de captura. Por diferentes motivos, no corroborados científicamente, ha habido inquietud en el sentido de que la prospección sísmica que se hizo para la perforación que se va a dar este año del pozo de gas trajo como consecuencia una disminución en las capturas.

Por suerte el país ha tenido un empuje muy grande en sus exportaciones, pero por otro lado, como se puede ver, hay zonas enteras del Río de la Plata y más allá con un montón de barcos parados, lo que trae como consecuencia ruidos y contaminación por cosas que se tiran al mar, lo que repercute en la pesca provocando la disminución de las capturas de los barcos que pescan en esta zona del Río de la Plata.

Creo que hay que prestar especial atención a esto porque, en definitiva, la pesca es una actividad que tiene una incidencia en el Producto Bruto Interno, que no es menor, y porque, además, emplea entre 7.000 y 10.000 personas, entre los que están pescando en el mar y los que están trabajando en tierra.

Hay un elemento más, que se está dando ahora, y que traerá complicaciones, entre otras cosas, porque no hay información. Es la entrada del cable submarino de la fibra óptica, que ingresará al Uruguay a la altura de Punta del Este, pero cuyo trazado -según se dice, porque no hay información cierta al respecto-, aparentemente, atravesará toda la zona de Punta del Este hacia el océano.

Como saben los señores diputados, por disposiciones internacionales, cuando hay un cable colocado, una milla antes y otra milla después del cable no se puede operar ni arrastrar. Los sistemas de arrastre de los barcos son como unos portones gigantescos que bajan y que el barco va remolcando. La red está atrás y lo que tocan, lo cortan. Son dos piezas grandes. Entonces, creo que sería bueno invitar a la Comisión a la gente de Antel, a los efectos de que nos expliquen por dónde entrará el cable, si efectivamente lo hará por donde

algunos dicen o si tendrá un trazado diferente e irá por fuera, porque hay posibilidades de que vaya por fuera de toda esa zona. La idea es tener información, porque el área de captura que pueden tener nuestros pesqueros disminuirá aún más. Además, se pueden dar conflictos, porque no se sabe si el cable irá enterrado o no; si va enterrado, no sabemos a qué profundidad o si queda en la superficie de sedimento. En ese lugar, el sedimento se mueve, por lo que a veces un cable que está enterrado puede quedar desenterrado. Hay un montón de aspectos técnicos a considerar y la idea es tener información antes de tirar un elemento como este -que no es el primero, en realidad hay muchos más-, porque se han cortado cables submarinos y después repararlos cuesta dinero.

Por lo tanto, propongo invitar a las autoridades para que den la información al respecto. En el caso de que fuera reservada, podríamos recibirlos sin versión taquigráfica, a los efectos de intercambiar con todos quienes están involucrados en esto, porque luego se arman estas bolas de nieve que terminan en un lío formidable, ya que si se empieza a afectar el trabajo de las personas al no poder pescar porque está el cable, empezarán a preguntar quién puso el cable y demás. A veces, es preferible ver antes si los problemas tienen solución y no atacar el lío cuando ya está armado y hay intereses en juego. Quisiera proponer que se citara, a través del Ministerio de Industria, Energía y Minería, a las autoridades de Antel, a los efectos de que nos enteremos cómo es la cosa y tener elementos para discutir qué hacer.

SEÑOR PRESIDENTE.- En discusión la propuesta del señor diputado Pozzi.

(Apoyados)

——Se acepta la propuesta del señor diputado Pozzi por unanimidad. A la brevedad, cursaremos la invitación al directorio de Antel a través del Ministerio de Industria, Energía y Minería y la secretaria les enviará la temática a tratar, a los efectos de que vengan acompañados de los técnicos que actúan en la materia.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.